

Beschreibung

Großräumiges Fahrzeug zur Personenbeförderung, insbesondere Schienenfahrzeug, mit gelenkig verbundenen Wagenkästen

5

Die Erfindung betrifft ein großräumiges Fahrzeug zur Personenbeförderung, insbesondere ein Schienenfahrzeug, das durch Gelenkverbindungen gekoppelte Wagenkästen aufweist, von denen wenigstens zwei Wagenkästen jeweils auf einem Drehgestell oder Fahrwerk abgestützt sind, wobei alle Gelenkverbindungen bei Kurvenfahrt Wendebewegungen der Wagenkästen um die Hochachse zulassen und bei einem mehr als dreiteiligen Fahrzeug zumindest eine Gelenkverbindung derart ausgebildet ist, dass das Fahrzeug bei Mulden- oder Kuppenfahrt Nickbewegungen um die Querachse ausführen kann.

10

15

In der Zeitschrift Der Nahverkehr, Nr. 6/1996, Seiten 48 bis 53, ist ein innovatives Rohbaukonzept für ein modulares Straßenbahnfahrzeug beschrieben. Bei dem in Abb. 2 dieser Literaturstelle gezeigten vierteiligen Prototyp-Fahrzeug ist ein brückenartig gestalteter Wagenkasten (Mittelmodul) gelenkig mit zwei Wagenkästen verbunden, die jeweils auf einem zweiachsigen Fahrwerk abgestützt sind (zweiachsige Fahrwerkmodule). Das Prototyp-Fahrzeug hat weiter einen Wagenkasten, der auf einem einachsigen Fahrwerk ruht (einachsiges Fahrwerkmodul). Die unteren Gelenkverbindungen umfassen sphärisch bewegliche Fahrzeuggelenke, die über Konsolen mit den Wagenkästen starr verbunden sind. Diese unteren Gelenke, die als Baugruppe beispielsweise durch die DE 101 39 970 A1 bekannt sind, lassen Schwenkbewegungen und prinzipiell auch Nick- sowie Wankbewegungen zu. Die beim Prototyp-Fahrzeug zwischen dem Mittelmodul und den beiden zweiachsigen Fahrwerkmodulen angeordnete erste Ausführung der oberen Gelenke lässt ledig-

20

25

30

lich eine Schwenkbewegung um die Hochachse (z-Achse) zu. Eine beim Prototypen zwischen dem Wagenkasten mit dem einachsigen Fahrwerkmodul und dem Mittelmodul angeordnete zweite Ausführung des oberen Gelenks erlaubt dem Fahrzeug beim Durchfahren einer Mulde bzw. Kuppe auch eine Nickbewegung um die Querachse. Bei dieser zweiten Gelenkausführung sind die Wagenkästen über einen Querlenker verbunden, der an einer jeweiligen Konsole beider Wagenkästen angreift.

Bei dem zuvor erläuterten modularen Fahrzeug und auch bei anderen sogenannten Multigelenkfahrzeugen - siehe dazu in der Zeitschrift Railway Gazette 2003, Seiten 57 bis 64, beispielsweise Fig. 4 "Dresden NGTD 6", Fig. 6 "Citadis" und Fig. 7 "Cityrunner" - werden also Gelenke eingesetzt, die entweder nur ein Schwenken der Wagenkästen um die Hochachse oder ein Schwenken und Nicken der Wagenkästen um die Hochachse bzw. um die Querachse zulassen. Bei bestimmten Gleissituationen (wie insbesondere Gleisüberhöhungen in Kurven oder Gleisverwindungen) kommt es zu einer Torsion der Wagenkästen mit der Folge hoher Beanspruchungen der Struktur der Wagenkästen. Wenngleich die Wagenkästen im Hinblick auf diese hohen Beanspruchungen dimensioniert sind, sind Überlastungen und Beschädigungen der Wagenkastenstrukturen im Fahrbetrieb nicht auszuschließen.

25

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, ein großräumiges Fahrzeug mit den gattungsgemäßen Merkmalen auf möglichst einfache Weise so auszubilden, dass bei allen Gleissituationen Überlastungen und Beschädigungen der Wagenkastenstrukturen sicher vermieden sind.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, dass eine der Gelenkverbindungen ein Verbindungselement aufweist, das

derart ausgebildet und an zwei Wagenkästen angeschlossen ist, dass Schwenk- und Wankbewegungen um die Fahrzeulgängsachse ermöglicht sind. Das Verbindungselement kann als starre Lenkerstange ausgebildet und über Kugelgelenke mit den beiden

- 5 Wagenkästen verbunden sein. Alternativ ist es möglich, das Verbindungselement als feldierbare Lenkerstange auszubilden und über einachsige Gelenke mit den beiden Wagenkästen zu verbinden.

- 10 Da nach der Erfindung eine der Gelenkverbindungen eine Schwenk- und Wankbewegung der Wagenkästen zulässt, tritt vorteilhaft keine torsionale Beanspruchung der Wagenkästen auf, die Beschädigungen hervorrufen könnte.
- 15 Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen angegeben.

Im weiteren wird die Erfindung anhand von Ausführungsbeispielen näher beschrieben, die in der Zeichnung jeweils prinzipiell dargestellt sind.

Die Fig. 1 bis 3 zeigen zwei Wagenkästen eines Schienenfahrzeugs mit einer ersten Ausführungsform der erfindungsgemäßen Gelenkverbindung, wobei Fig. 1 die Neutralstellung, Fig. 2 eine reine Wankbewegung und Fig. 3 eine reine Schwenkbewegung veranschaulichen.

Fig. 4 zeigt zwei Wagenkästen eines Schienenfahrzeugs mit einer zweiten Ausführungsform der erfindungsgemäßen Gelenkverbindung in Neutralstellung.

In den Fig. 5, 6 und 7 sind am Beispiel der ersten Ausführungsform der Gelenkverbindung nach Fig. 1 jeweils unter-

schiedliche Ausbildungen und Anordnungen eines Bauteils zum Begrenzen der Wankbewegungen dargestellt.

- Die Wagenkästen 6, 7 sind vorzugsweise Bestandteile eines
5 modular gestalteten Schienenfahrzeuges, das z. B. insgesamt drei, fünf oder mehr Wagenkästen aufweist. Der Wagenkasten 6 kann auf einem Drehgestell oder Fahrwerk abgestützt sein,
während der Wagenkasten 7 brückenartig ausgebildet und durch
den abgestützten Wagenkasten 6 und einen weiteren abgestütz-
10 ten Wagenkasten (6) getragen wird, der in Zeichnungsebene der Fig. 1 bis 7 rechts neben dem brückenartigen Wagenkasten 7 angeordnet ist. Es ist jedoch auch denkbar, alle Wagenkästen auf Drehgestellen oder Fahrwerken abzustützen.
- 15 Alle Wagenkästen des mehrteiligen Schienenfahrzeuges sind durch Gelenkverbindungen gekoppelt, die bei Kurvenfahrt Wen-
debewegungen der Wagenkästen um die Hochachse zulassen.
Bei einem mehr als dreiteiligen Schienenfahrzeug ist zumin-
dest eine Gelenkverbindung derart ausgebildet, dass das Fahr-
20 zeug bei Mulden- oder Kuppenfahrt Nickbewegungen um die Quer-
achse ausführen kann. Um zusätzlich Wankbewegungen der Wagen-
kästen 6, 7 um die Fahrzeuggängsachse zu ermöglichen, weist die gezeigte Gelenkverbindung ein Verbindungselement 2 auf,
das gemäß den Fig. 1 bis 3 sowie 4 bis 7 als starre Lenker-
25 stange ausgebildet und über Kugelgelenke 3, 4 mit den beiden Wagenkästen 6, 7 verbunden ist. Bei der aus Fig. 4 ersichtli-
chen alternativen Ausführung ist das Verbindungselement 2 als tordierbare Lenkerstange ausgebildet und über einachsige Ge-
lenke 8, 9 mit den beiden Wagenkästen 6, 7 verbunden. Im un-
30 teren Bereich sind die Wagenkästen 6, 7 durch ein sphärisch bewegliches Fahrzeuggelenk 1 gekuppelt. Eine der durch die Kugelgelenke 3, 4 bzw. durch die einachsigen Gelenke 8, 9 ge-
bildeten Drehachsen und die Drehachse des Fahrzeuggelenks 1

liegen bevorzugt in derselben Vertikalachse 10. Dadurch ist ein einwandfreies Schwenken um die Hochachse möglich.

Die Wankbewegung ist grundsätzlich durch die Länge des Ver-

5 bindungselements 2 begrenzt. Es empfiehlt sich allerdings,

die Wankbewegungen durch ein Bauteil 5 zu begrenzen, das eine

dämpfende Funktion hat und die Funktion eines Anschlages be-

inhaltet. Außerdem kann das Bauteil 5 eine federnde Funktion

aufweisen. Gemäß Fig. 5 greift das Bauteil 5 an den beiden

10 Wagenkästen 6, 7 an. Entsprechend Fig. 6 und 7 kann das Bau-

teil 5 auch so angeordnet sein, dass es einerseits an einem

der Wagenkästen 6, 7 und andererseits an einem der Kugelge-

lenke 3, 4 angreift. Die in den Fig. 5 bis 7 gezeigten Anord-

15 nungen des die Wankbewegungen begrenzenden Bauteils 5 sind

ohne weiteres auf die in Fig. 4 dargestellte zweite Ausfüh-

rungsform der erfindungsgemäßen Gelenkverbindung übertragbar.

Patentansprüche

1. Großräumiges Fahrzeug zur Personenbeförderung, insbesondere Schienenfahrzeug, das durch Gelenkverbindungen gekoppelte Wagenkästen (6, 7) aufweist, von denen wenigstens zwei Wagenkästen (6) jeweils auf einem Drehgestell oder Fahrwerk abgestützt sind, wobei alle Gelenkverbindungen bei Kurvenfahrt Wendebewegungen der Wagenkästen (6, 7) um die Hochachse zu lassen und bei einem mehr als dreiteiligen Fahrzeug zumindest eine Gelenkverbindung derart ausgebildet ist, dass das Fahrzeug bei Mulden- oder Kuppenfahrt Nickbewegungen um die Querachse ausführen kann,
dadurch gekennzeichnet, dass
eine der Gelenkverbindungen ein Verbindungselement (2) aufweist, das derart ausgebildet und an zwei Wagenkästen (6, 7) angeschlossen ist, dass Schwenk- und Wankbewegungen um die Fahrzeulgängsachse ermöglicht sind.
2. Großräumiges Fahrzeug nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet, dass
das Verbindungselement (2) als starre Lenkerstange ausgebildet und über Kugelgelenke (3, 4) mit den beiden Wagenkästen (6, 7) verbunden ist.
- 25 3. Großräumiges Fahrzeug nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet, dass
das Verbindungselement (2) als tordierbare Lenkerstange ausgebildet und über einachsige Gelenke (8, 9) mit den beiden Wagenkästen (6, 7) verbunden ist.

4. Großräumiges Fahrzeug nach Anspruch 2 oder 3,
dadurch gekennzeichnet, dass
eine der durch die Kugelgelenke (3, 4) bzw. durch die einachsigen Gelenke (8, 9) gebildeten Drehachsen und die Drehachse
5 eines mit Höhenabstand mittig zwischen den Wagenkästen (6, 7) angeordneten sphärisch beweglichen Fahrzeuggelenks (1) in derselben Vertikalachse (10) liegen.

5. Großräumiges Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 4,
10 dadurch gekennzeichnet, dass
die Wankbewegungen durch ein Bauteil (5) begrenzt sind, das eine dämpfende Funktion aufweist.

6. Großräumiges Fahrzeug nach Anspruch 5,
15 dadurch gekennzeichnet, dass
das Bauteil (5) die Funktion eines Anschlags beinhaltet.

7. Großräumiges Fahrzeug nach Anspruch 5 oder 6,
dadurch gekennzeichnet, dass
20 das Bauteil (5) eine federnde Funktion hat.

8. Großräumiges Fahrzeug nach einem der Ansprüche 5 bis 7,
dadurch gekennzeichnet, dass
das die Wankbewegungen begrenzende Bauteil (5) an den beiden
25 Wagenkästen (6, 7) angreift.

9. Großräumiges Fahrzeug nach einem der Ansprüche 5 bis 7,
dadurch gekennzeichnet, dass
das die Wankbewegungen begrenzende Bauteil (5) einerseits an
30 einem der Wagenkästen (6, 7) und andererseits an einem der Kugelgelenke (3, 4) bzw. einem der einachsigen Gelenke (8, 9) angreift.

THIS PAGE BLANK (USPTO)

1/4

FIG 1

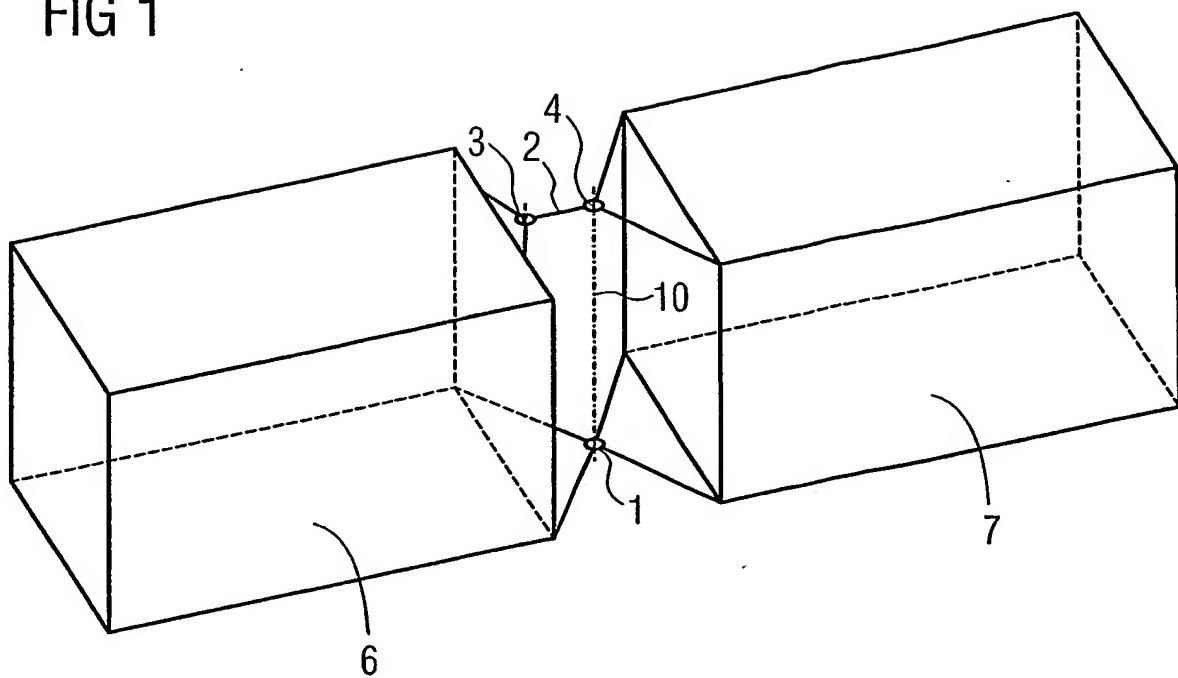
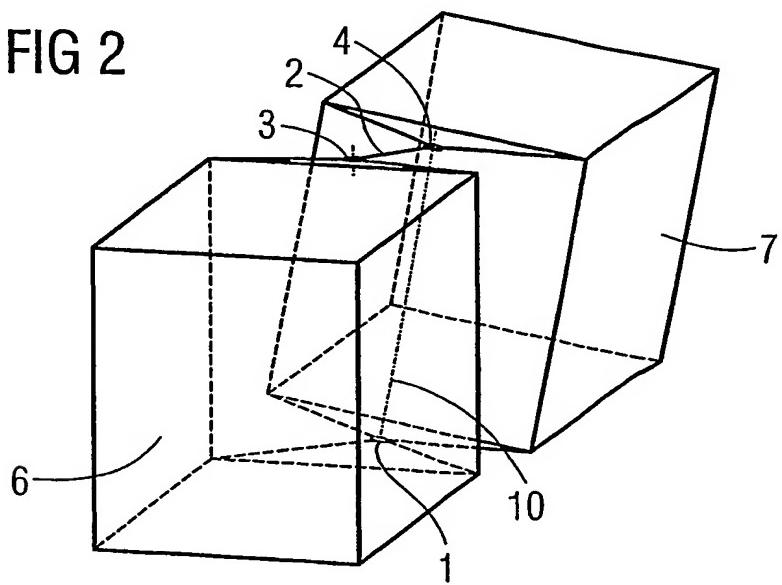


FIG 2



THIS PAGE BLANK (USPTO)

2/4

FIG 3

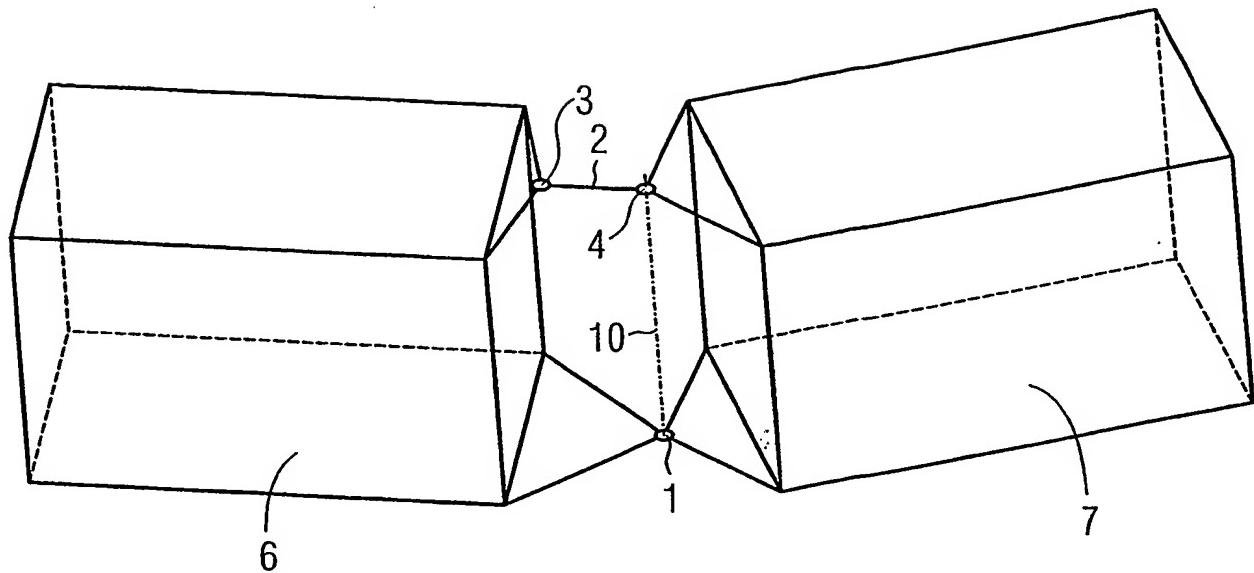
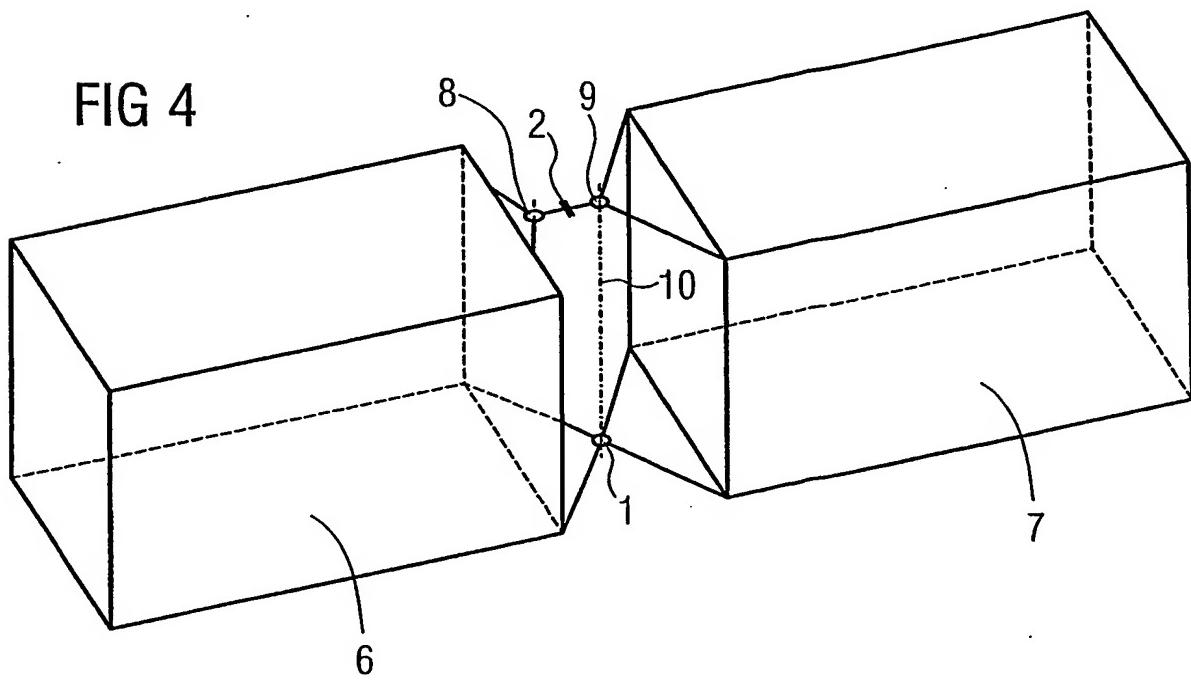


FIG 4



THIS PAGE BLANK (USPTO)

3/4

FIG 5

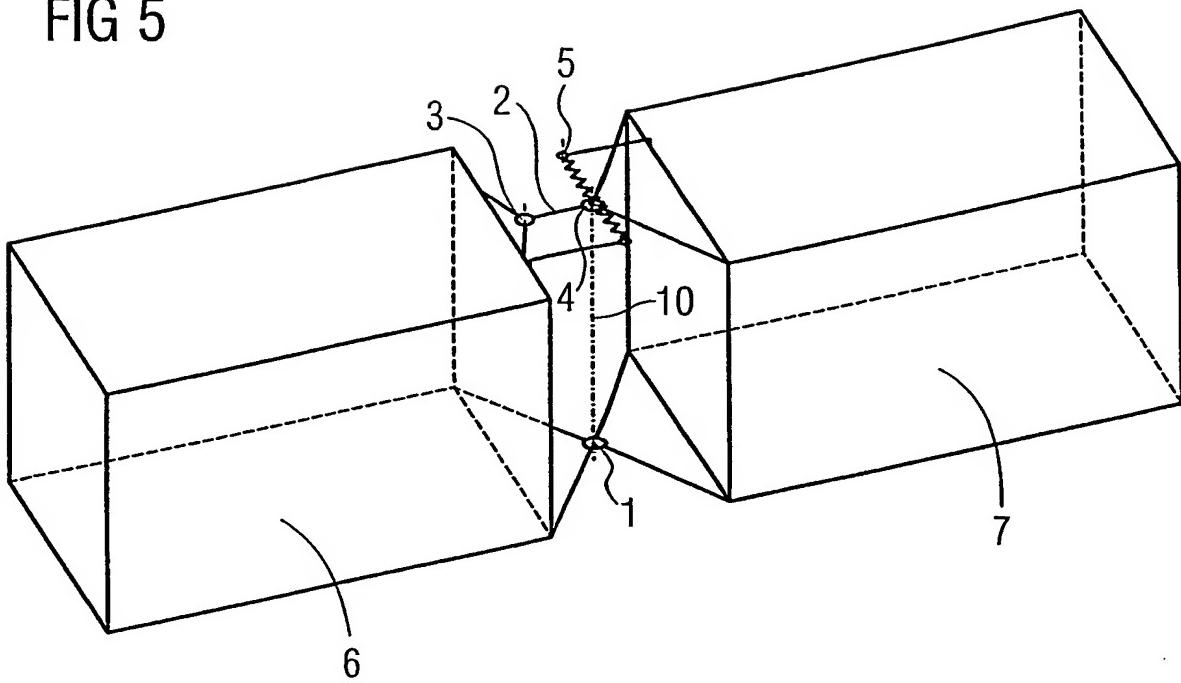
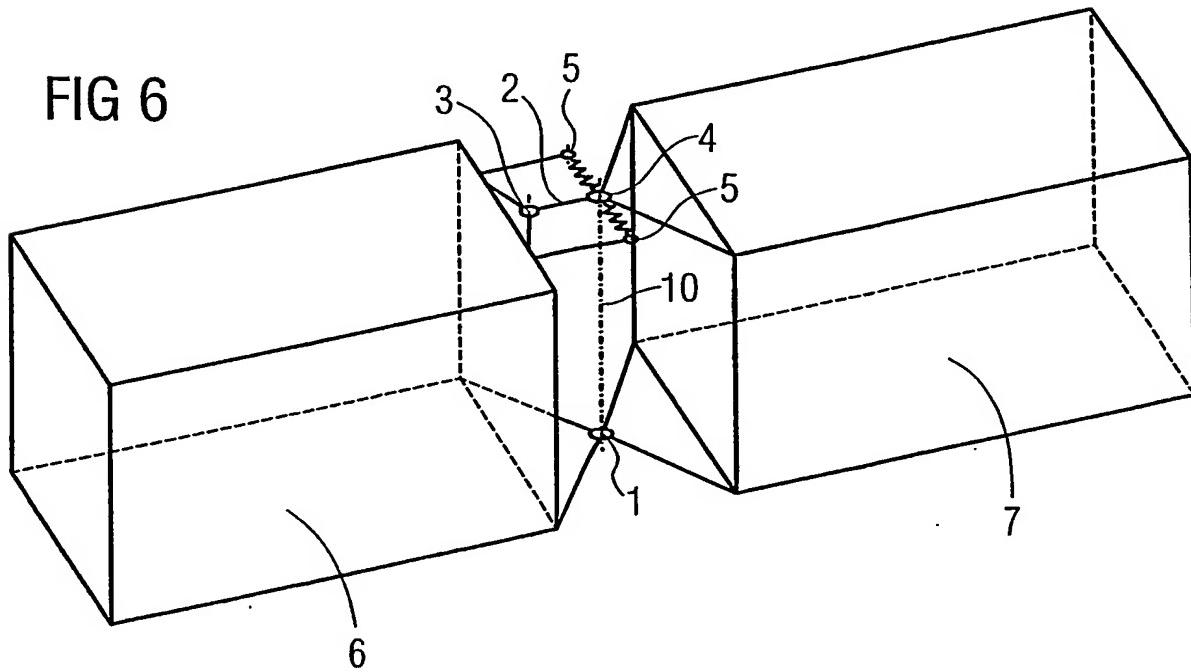


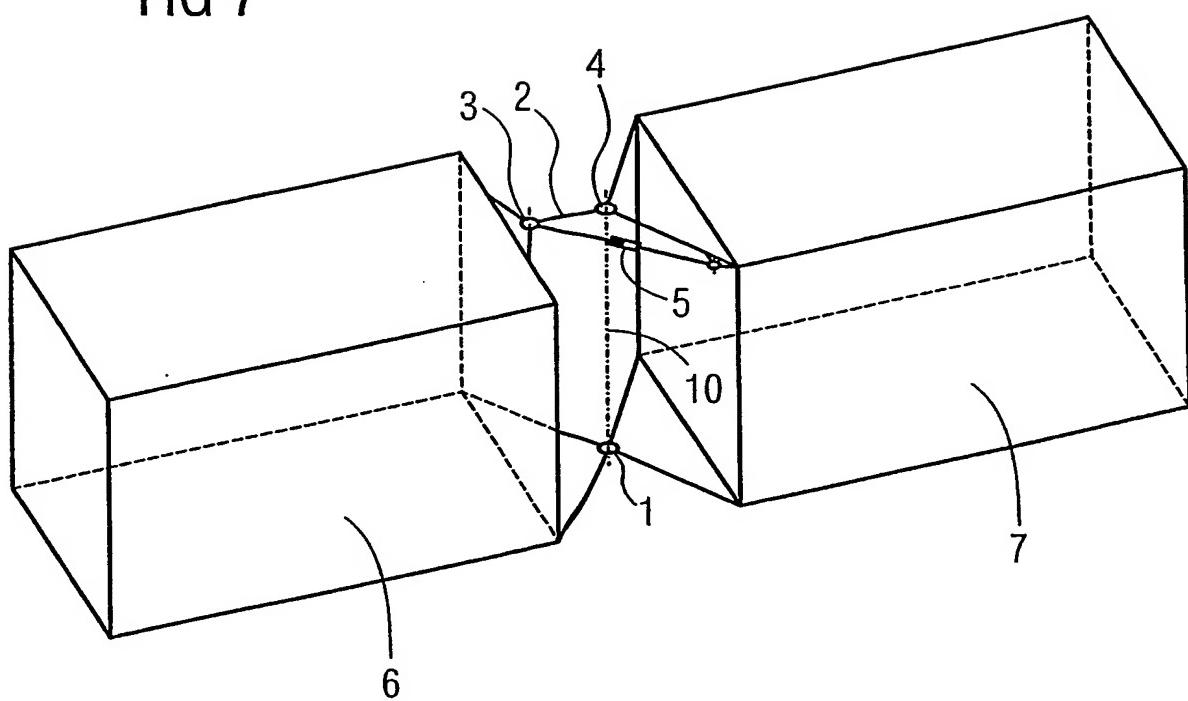
FIG 6



THIS PAGE BLANK (USPTO)

4/4

FIG 7



THIS PAGE BLANK (USPTC)

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/EP2004/008823

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
 IPC 7 B61D3/10 B62D47/02

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
 IPC 7 B61D B62D B61F B61G

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 0 562 598 A (HUEBNER GUMMI & KUNSTSTOFF) 29 September 1993 (1993-09-29) abstract; figures 1-6 column 5, line 26 - column 7, line 37 column 10, line 45 - column 11, line 39	1,3,5-9
Y	FR 1 539 860 A (DU NORD DE LA FRANCE ATEL CONS) 20 September 1968 (1968-09-20) figures 1,2 page 3, right-hand column, line 9 - line 31	2
Y	DE 298 03 504 U (HUEBNER GUMMI & KUNSTSTOFF) 8 July 1999 (1999-07-08) claim 1; figures 1,2 page 1, line 6 - page 2, line 16 page 8, line 20 - page 9, line 28	2
X		1,5-8
		-/-

Further documents are listed in the continuation of box C.

Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- *&* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

10 November 2004

Date of mailing of the International search report

18/11/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Westland, P

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP2004/008823

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 297 07 031 U (HUEBNER GUMMI & KUNSTSTOFF) 20 November 1997 (1997-11-20) the whole document -----	1,5-8

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/EP2004/008823

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)		Publication date
EP 0562598	A	29-09-1993	DE	4209727 A1		30-09-1993
			DE	4227126 A1		11-11-1993
			DE	4231323 A1		24-03-1994
			DE	4235493 A1		28-04-1994
			EP	0562598 A1		29-09-1993
			US	5487555 A		30-01-1996
FR 1539860	A	20-09-1968	FR	95280 E		06-07-1970
DE 29803504	U	08-07-1999	DE	29803504 U1		08-07-1999
DE 29707031	U	20-11-1997	DE	29707031 U1		20-11-1997

THIS PAGE BLANK (USPTC)

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.

THIS PAGE BLANK (USPTC)